

УДК 338.46:346.7

**Т. Н. Бессонова** (tnbessonova@inbox.ru),  
старший преподаватель  
Белорусского торгово-экономического  
университета потребительской кооперации

**И. А. Кузменкова** (innanatvanvan@gmail.com),  
кандидат физико-математических наук, доцент  
Белорусского торгово-экономического  
университета потребительской кооперации

## ПРИДОРОЖНЫЙ СЕРВИС БЕЛАРУСИ: НОРМАТИВНАЯ БАЗА, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

В статье приведены основные документы, регулирующие вопросы организации придорожного сервиса, обозначены проблемы и указаны перспективы развития придорожного сервиса в Республике Беларусь.

The article presents the basic documents governing the organization of roadside service, reveals the problems and prospects of the development of roadside service in the Republic of Belarus.

**Ключевые слова:** объект придорожного сервиса; вид придорожного сервиса; нормативно-правовая база; автозаправочная станция; станция технического обслуживания; комплекс услуг; транзитные возможности.

**Key words:** object of roadside service; types of roadside service; legal and regulatory framework; a gas station; service station; range of services; transit facilities.

### Введение

*Придорожный сервис в настоящее время является одним из важных и перспективных секторов экономики Республики Беларусь. Приоритетным направлением, согласно Программе «Дороги Беларуси» на 2006–2015 годы, является создание объектов придорожного сервиса, сочетающих в себе комплекс услуг, оказываемых участникам дорожного движения. На реализацию мероприятий по этой программе в течение 10 лет планируется направить 23,34 трлн р. [1]. Национальная программа развития придорожного сервиса предусматривает, что уже в 2014 году придорожная инфраструктура Беларуси должна соответствовать лучшим континентальным стандартам (в среднем на каждые 40 км автотрассы должен приходиться хотя бы один объект придорожного сервиса – мини-комплекс, включающий АЗС, автосервис, стоянку, кафе, мотель) [2]. Одним из ответственных исполнителей данной Программы выступает Белкоопсоюз.*

В целях создания благоприятных условий для развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах и обеспечения эффективного использования транзитных возможностей в Республике Беларусь сформирована стабильная нормативно-правовая база, регламентирующая все этапы развития придорожного сервиса; минимизировано вмешательство государства в работу предприятий придорожного сервиса; не допускается ухудшение условий экономической деятельности объектов придорожного сервиса; установлены значительные налоговые и иные льготы для строительства объектов придорожного сервиса.

К основным документам, регулирующим вопросы организации придорожного сервиса, относятся следующие:

1. Закон Республики Беларусь от 2 декабря 1994 г. № 3434-XII «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» (в редакции Законов Республики Беларусь от 22 июля 2003 г. № 228-З, от 20 июля 2006 г. № 162-З, от 7 мая 2007 г. № 212-З, от 9 июля 2007 г. № 247-З, от 8 июля 2008 г. № 367-З, от 28 декабря 2009 г. № 78-З, от 14 июля 2011 г. № 293-З, от 4 января 2014 г. № 130-З). Данный закон является основным документом, регламентирующим развитие придорожного сервиса. В нем определены правовые, экономические и организационные основы регулирования отношений, связанных с осуществлением дорожной деятельности, обеспечением сохранности автомобильных дорог, улучшением их технического уровня и эксплуатационного состояния, использованием автомобильными дорогами [3].

2. Положение о порядке размещения, архитектурного оформления и оборудования объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах общего пользования, утвержденное постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 10 сентября 2008 г. № 1326 «О некоторых вопросах размещения объектов придорожного сервиса» (в редакции постановления Совета Министров Республики Беларусь от 16 марта 2011 г. № 321) [2]. Данным положением определяется порядок размещения, архитектурного оформления и оборудования объектов придорожного сервиса (за исключением средств наружной рекламы) на автомобильных дорогах общего пользования.

3. Указ Президента Республики Беларусь от 15 мая 2008 г. № 270 «О мерах по развитию придорожного сервиса» (в редакции Указа Президента Республики Беларусь от 23 января 2009 г. № 53) [2; 4]. В данном указе в целях создания благоприятных условий для развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах, обеспечения эффективного использования транзитных возможностей Республики Беларусь установлено следующее:

- организации, осуществляющие работы по строительству объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним, в части себестоимости указанных строительных работ, освобождаются от обязательных отчислений в инновационные фонды, образуемые в соответствии с законодательством;
- строительство объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним осуществляется без возмещения потерь сельскохозяйственного и (или) лесохозяйственного производства, вызванных изъятием сельскохозяйственных земель и земель лесного фонда для целей, не связанных с ведением сельского и лесного хозяйства;
- банкам, уполномоченным обслуживать государственные программы, предложено предоставлять кредиты организациям и индивидуальным предпринимателям для строительства и (или) реконструкции объектов придорожного сервиса и инженерной инфраструктуры к ним на срок до пяти лет по следующим ставкам: по кредитам в белорусских рублях – в размере  $\frac{2}{3}$  ставки рефинансирования Национального банка, по кредитам в иностранной валюте – в размере 8 % годовых.

В указе также выделены преференции, касающиеся строительства новых объектов придорожного сервиса на республиканских автодорогах.

4. Генеральная схема развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах до 2015 года, утвержденная постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 25 октября 2011 г. № 66 «О внесении изменения в постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 31 декабря 2010 г. № 106» [5]. В генеральной схеме развития придорожного сервиса на республиканских автомобильных дорогах отображены существующие, строящиеся и проектируемые на момент составления схемы объекты придорожного сервиса вдоль республиканских автомобильных дорог; отдельно приведены предлагаемые места для размещения новых объектов придорожного сервиса с указанием необходимого состава каждого объекта (предлагаемые места размещения подобраны с учетом соблюдения рекомендуемых расстояний между объектами, категории автомобильной дороги, интенсивности движения автотранспорта, близости населенных пунктов, наличия коммуникаций, обеспечения безопасности движения и других значимых факторов). Предлагаемое количество мест размещения новых объектов определено с учетом установленных заданий по строительству объектов придорожного сервиса в соответствии с Программой «Дороги Беларуси» на 2006–2015 годы, утвержденной постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 6 апреля 2006 г. № 468.

5. Технический кодекс установившейся практики ТКП 507–2014 (02190) «Автомобильные дороги. Размещение и обустройство объектов сервиса» [6]. Данный ТКП является завершающим нормативным актом, регулирующим особенности и принципы размещения объектов придорожного сервиса на автомобильных дорогах республиканского значения, разработан он в соответствии с аналогичными рекомендациями, принятыми в Германии, и соотносится с разработанным межгосударственным стандартом Евразийского совета по стандартизации, метрологии и сертификации государств, входящих в СНГ. Требования, изложенные в кодексе, направлены на создание современных комплексных объектов придорожного сервиса, оказывающих полный спектр услуг.

Благодаря созданной нормативно-правовой базе в настоящее время в Беларуси действует более 1,6 тыс. платных объектов придорожного сервиса. Из них 32% объектов являются государственной собственностью, 62 – частной, 6% – иностранной.

Наличие объектов придорожного сервиса по видам оказываемых ими услуг отражено в нижеприведенной таблице.

**Динамика и структура объектов придорожного сервиса Республики Беларусь  
по видам оказываемых услуг за 2011–2013 годы**

Наименование объекта	2011		2012			2013		
	Количество, ед.	Удельный вес, %	Количество, ед.	Удельный вес, %	Темп роста (снижения), %	Количество, ед.	Удельный вес, %	Темп роста (снижения), %
Автозаправочная станция (АЗС)	319	21,7	332	21,7	104,1	341	21,2	102,7
Автозаправочная газовая станция (АЗГС)	122	8,3	131	8,6	107,4	166	10,3	126,7
Пункт постоя	68	4,6	68	4,4	100,0	59	3,6	86,8
Моечный пункт	47	3,2	49	3,2	104,3	44	2,7	89,8
Охраняемая стоянка	71	4,8	73	4,8	102,8	84	5,2	115,1
Предприятие торговли	309	21,1	310	20,2	100,3	345	21,4	111,3
Пункт питания	439	29,7	465	30,4	106,7	483	30,0	103,9
Станция технического обслуживания (СТО)	97	6,6	103	6,7	106,2	90	5,6	87,4
Всего	1 469	100,0	1 531	100,0	104,2	1 612	100,0	105,3
Примечание – Таблица составлена на основании источника [3].								

Из данных таблицы следует, что количество объектов придорожного сервиса (как в целом, так и по большинству отдельных видов) ежегодно возрастает (в среднем на 4,8% за исследуемый период). Структура объектов сервиса изменяется – увеличивается доля объектов придорожного сервиса, оказывающих комплекс услуг. Наиболее динамично развивается инфраструктура придорожного сервиса на трассах в Минской, Витебской и Гомельской областях. По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь на 1 января 2014 года на дорогах Беларуси действуют 480 АЗС, 374 предприятия торговли, 201 объект общественного питания. В 2014–2015 годах планируется ввести в действие еще 73 объекта придорожного сервиса [1].

Однако, несмотря на значительный рост числа объектов придорожного сервиса, существует и другая сторона этого процесса: придорожные объекты расположены на автодорогах неравномерно и концентрируются преимущественно вблизи городов. Например, в 50-километровой зоне вокруг г. Минска расположено более 140 объектов придорожного сервиса, а в регионах есть участки, на которых объекты питания располагаются на расстоянии 60–70 км друг от друга, встречаются порой и «белые пятна» по 100–130 км (например, на участке дороги между городами Пинск и Лунинец такие объекты вообще отсутствуют). Самой «обеспеченной сервисом» является дорога М1/Е30 (Берлин–Варшава–Минск–Москва), на которой расположено 187 объектов придорожного сервиса.

Недостатком является также и то, что большинство из функционирующих объектов придорожного сервиса в Беларуси оказывают всего одну–две услуги (для сравнения, в Германии и Литве – 7–10). Режим работы объектов придорожного сервиса и ассортимент реализуемых товаров ничем не отличается от обычных торговых объектов, а наиболее востребованные автолюбителями товары первой необходимости (моторные масла, автомобильные лампочки, буксировочные тросы, стеклоомывающие жидкости) в них не продаются. Еще одна проблема – отсутствие на дорогах пунктов первой медицинской помощи.

Одной из проблем отрасли остается неэффективное развитие системы безналичных расчетов, далеко не во всех торговых объектах на автодорогах предоставляется возможность оплаты услуг с использованием банковских пластиковых карточек (около 60%).

Перечисленные проблемы требуют скорейшего решения, особенно с учетом того, что Беларусь входит в Единое экономическое пространство.

Единое экономическое пространство открывает новые возможности для развития придорожного сервиса, в том числе в части привлечения в Беларусь крупных зарубежных компаний. Потенциальные инвесторы уже проявляют интерес к созданию объектов сервиса на территории республики [7]. В таких проектах готовы участвовать российские нефтеперерабатывающие компании «Роснефть», «Татнефть», «Газпромнефть». В случае их прихода на белорусский рынок конкуренция в сфере услуг придорожного сервиса возрастет.

В настоящее время в каждой области разработана программа ввода объектов придорожного сервиса, предпочтение отдается созданию многофункциональных комплексов придорожного сервиса, оказывающих широкий спектр услуг. Пока в республике построено 15 таких объектов. Планируется, что на всех республиканских дорогах Беларуси при возведении или реконструкции автозаправочных станций объект придорожного сервиса должен обязательно иметь в своем составе торговую точку, пункт питания, стоянку как минимум на два автобуса туристического класса, пять грузовых и пять легковых автомобилей. К 1 января 2015 года этим стандартам должны соответствовать все действующие АЗС.

Для того чтобы дорожный сервис был самоокупаемым, требуется прохождение по трассе минимум 7–8 тыс. автомобилей в сутки. Проблема в том, что такой показатель (в лучшем случае) характерен только для главной магистрали Беларуси М1/Е30 (Брест – Минск – граница Российской Федерации), а на остальных дорогах республики – в пределах 2–4 тыс. машин. Поэтому размещение предприятий и объектов сервиса должно осуществляться в соответствии с расчетами и учетом мощности существующих пунктов обслуживания, природно-климатическими и географическими условиями района прохождения дороги, интенсивностью и составом движения. Значение также имеет характер застройки вдоль дороги, плотность населения, густота дорожной сети, туристические зоны тяготения, а также возможности перспективного развития основной дороги и зоны придорожного сервиса.

Следует отметить, что в Европе эффективность придорожного сервиса определяют не только по числу пользователей, но и по суммам, которые они оставляют в кафе, барах на АЗС, СТО и др.

В 2013 году розничный товарооборот и товарооборот общественного питания торговых объектов придорожного сервиса составил 9 415,9 млрд р. и 500,9 млрд р. соответственно; объем платных услуг, оказанных юридическим и физическим лицам на объектах придорожного сервиса, составил 124,5 млрд р. В настоящее время из-за неразвитости придорожного сервиса экономика республики много теряет. На объекты постоя приходится 0,5% общего товарооборота республики, объекты торговли придорожного сервиса – около 3% и объекты питания придорожного сервиса – около 4%. Это свидетельствует о том, что данная сфера деятельности с позиции получения прибыли ничтожна.

Более того, несмотря на то что для динамичного развития придорожного сервиса государство принимает определенные меры, в республике до сих пор так и не созданы необходимые условия для привлечения не только иностранных, но и отечественных инвесторов в этот сектор экономики (государственная поддержка декларирована, но на практике не гарантирована). Сеть придорожной инфраструктуры по-прежнему формируется в основном за счет объектов, подчиняющихся концерну «Белнефтехим» и Белкоопсоюзу (20 и 30% придорожного сервиса соответственно) [1]. По состоянию на 1 января 2014 года 190 объектов (а это 14% от общего количества объектов придорожного сервиса) подчинялись Белкоопсоюзу, 623 объекта (46%) – концерну «Белнефтехим», 542 объекта (40%) – иным министерствам и ведомствам [8]. Белкоопсоюз – многоотраслевая организация, обладающая достаточным потенциалом, который в данный момент используется не в полной мере. Так, доля розничного товарооборота Белкоопсоюза от объема товарооборота республики в 2014 году составила всего 7,5% (наблюдается тенденция к снижению), доля в товарообороте общественного питания – 12% (по объектам придорожного сервиса доля собственной продукции ниже установленного Белкоопсоюзом задания, т. е. менее 60%).

### **Заключение**

Таким образом, созданная нормативно-правовая база, регулирующая вопросы придорожного сервиса, в полной мере соответствует требованиям рынка услуг и способствует количественному и качественному развитию придорожного сервиса в республике. Придорожный сервис – это недешевый бизнес, не быстрый заработок. Это долгие проекты, но перспективное направление развития экономики такой транзитной страны, как Беларусь. Беларусь имеет все предпосылки для мощного рывка в создании по-настоящему современной сети придорожного сервиса на республиканских дорогах в ближайшие 3–4 года.

### **Список литературы**

1. **Программа** «Дороги Беларуси» на 2006–2015 годы : утв. постановлением Совета Министров Респ. Беларусь от 6 апр. 2006 г. № 468 // Информационный портал «Бусел» [Электронный ресурс]. – 2006. – Режим доступа : <http://www.busel.org/texts/cat3ap/id5rwnydf.htm>. – Дата доступа : 02.10.2014.

2. **Развитие** объектов придорожного сервиса // Официальный сайт Департамента «Белавтодор» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://belavtodor.belhost.by/investors>. – Дата доступа : 02.10.2014.

3. **Законодательство** // Официальный сайт Департамента «Белавтодор» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://belavtodor.belhost.by/legislation>. – Дата доступа : 02.10.2014.

4. **Нормативно-правовая** база // Официальный сайт Департамента «Белавтодор» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://belavtodor.belhost.by/normativno\\_pravovaia\\_baza](http://belavtodor.belhost.by/normativno_pravovaia_baza). – Дата доступа : 02.10.2014.

5. **Придорожный** сервис // Официальный сайт Департамента «Белавтодор» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://belavtodor.belhost.by/roadside>. – Дата доступа : 02.10.2014.

6. **Технический** кодекс установившейся практики ТКП 507–2014 (02190) «Автомобильные дороги. Размещение и обустройство объектов сервиса» : утв. приказом М-ва транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь от 3 янв. 2014 г. № 2-ц // Официальный сайт М-ва трансп. и коммуникаций Респ. Беларусь [Электронный ресурс]. – Минск, 2014. – Режим доступа : <http://mintrans.gov.by/rus/activity/roadmanagement/pridorojniy/normativs>. – Дата доступа : 10.09.2014.

7. **Информация** для инвесторов // Официальный сайт Департамента «Белавтодор» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://belavtodor.belhost.by/investors\\_n](http://belavtodor.belhost.by/investors_n). – Дата доступа : 02.10.2014.

8. **Подобед, Н. А.** Экономический потенциал инфраструктуры придорожного сервиса Республики Беларусь / Н. А. Подобед // Экономика и упр. – 2014. – № 1. – С. 96–100.

*Получено 27.10.2014 г.*